

Hoe kijkt de autosector tegen de verkiezingen aan? Wat zijn volgens belanghebbenden de belangrijkste punten? We vragen het de RAI Vereniging, Bovag, de ANWB en de Vereniging Auto van de Zaak.

RAI Vereniging: 'Onzekerheid is dodelijk'

Bij de RAI Vereniging weten ze heel goed waar de Nederlandse autosector op dit moment behoefte aan heeft: zekerheid. "Er is niets dodelijker voor de autobranche dan continu wisselende wetgeving", zegt Wijnand de Geus, secretaris van RAI Vereniging afdeling auto's. "Hoe je de autobelastingen precies vormgeeft, is één ding, maar maak in elk geval een meerjarenplan, zodat ondernemers weten waar ze aan toe zijn. Dat elke zes maanden weer sprake is van nieuwe regelgeving, is volstrekt waardeloos. Als ondernemer moet je investeren. Dat kan alleen wanneer je zeker bent over hoe de toekomst eruitziet. Bovendien zorgt de politiek er met steeds wisselende beleid voor dat het consumentenvertrouwen afneemt. Neem de plannen voor het belasten van de reiskostenvergoeding. Zeker voor zakelijke automobilisten kunnen de gevolgen immens zijn. Dan trekken sommige

partijen hun handen er slechts een paar maanden na de aankondiging weer van af. Wat er concreet gaat gebeuren, weet nu nog niemand. Maar wie voor een dure zakelijke auto in aanmerking komt, stelt die aankoop nu uit tot er nieuw beleid is. Het gevolg is dat autobedrijven heel veel klanten mislopen. Dat is moordend voor de sector, en die heeft het al niet makkelijk."

Het kán wel, een langetermijnvisie, meent De Geus. "Met zowel De Jager als Weekers hebben we afspraken kunnen maken over de vormgeving van de bpm op langere termijn. Dan ligt er een meerjarenplan zodat de sector nu al weet hoe de situatie er in 2015 uitziet. Daar kunnen we wat mee, dan hebben bedrijven tijd om te anticiperen. Het is dan ook van groot belang dat politici niet die afspraken gaan terugkomen. Geen wijzigingen aanbrengen in de CO₂-grenzen, geen nieuwe belastingverhogingen."

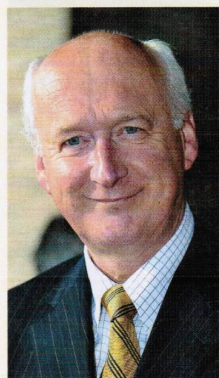


Wijnand de Geus: "Mensen stellen kopen van een auto"

ANWB: 'Geen gebiedsverbod oldtimers'

In de belangrijkste debatten is misschien niet veel aandacht voor mobiliteit, maar in de verkiezingsprogramma's is het wel veel aan bod gekomen, vindt ANWB-directeur Guido van Woerkom. "Het is duidelijk waar de verschillende partijen staan en er valt op dit vlak ook duidelijk veel te kiezen." Het belangrijkste issue vindt hij de forenzentaks. "Je proeft dat het overgrote deel ervan af wil. Die maatregel is natuurlijk wat te gemakkelijk genomen. Men moet wel op zoek naar 1,3 miljard euro om de kosten te dekken, maar ik verwacht dat vóór de definitieve bekrachtiging van het belastingplan de maatregelen grotendeels zijn teruggedraaid." De wegbreiding van de afgelopen jaren heeft volgens Van Woerkom zeer zeker bijgedragen aan de vermindering van de filedruk.

"De effecten zijn enorm. Zo was de filedruk in augustus liefst 40 procent minder dan in dezelfde maand vorig jaar. Dat komt echt niet alleen door de crisis, al speelt die ook een rol, net als de toename van thuiswerken." Een kilometerbeprijzing is nu dan ook niet nodig, maar voor de toekomst zit de ANWB 't plan wel zitten. "Het ging ons nooit om vermindering van de filedruk, maar om een eerlijker verdeling van de lasten. Als je betaalt



Guido van Woerkom: "Ik verwacht dat de forenzentaks wordt teruggedraaid."



voor gebruik in plaats van bezit, valt dat iedereen goed uit te leggen. Niet voor niets is een meerderheid van onze leden voor zo'n systeem." Wat Van Woerkom pertinent géén goed idee lijkt, is de invoering van milieuzones om oldtimers te weren. "De term oldtimer wordt op dit moment ook veel te breed gebruikt. Aan de ene kant heb je de prachtige

klassiekers; 'n soort cultureel erfgoed waar liefhebbers zelden mee de weg op gaan. Aan de andere kant worden er en masse zwaar vervuillende auto's die net over de leeftijdsgrens zitten naar Nederland gehaald om van het belastingvoordeel te genieten, waardoor wij een soort afvalputje van Europa worden. Die groep moet je aanpakken. Maar je moet de liefhebbers ontzien."

De CO₂-afhankelijke autobelastingen hebben volgens de ANWB-directeur effect, alleen vraagt hij zich af of de politiek niet wat is doorgeschooten. "Dat je nieuwe technieken en schone auto's fiscaal stimuleert, is een goede zaak. Je kunt zien dat 'n Nederlandse wagenpark zeer snel is verduurzaamd. De gevolgen waren alleen zo heftig, dat ik me afvraag of er geen sprake is van overstimulering. En dan sla je weer door naar de verkeerde kant. Wel denk ik dat de huidige vrijstelling voor elektrisch vervoer langer moet blijven bestaan. Er is veel nodig om deze techniek te laten doorbreken."



Bovag: 'Reiskosten niet belasten'

"Het is van groot belang dat de reiskostenbelasting wordt teruggedraaid." Koos Burgman, directeur van Bovag, laat er geen misverstand over bestaan wat voor deze verkiezingen het belangrijkste is. "Je straft werkende mensen. Een gezin met twee werkende ouders die elke dag allebei met de auto naar hun werk moeten, krijgt op deze manier een geweldige lastenverzwaring om de oren. En dat alleen omdat ze elke dag naar hun werk moeten." Hebben we het over de langere termijn, dan steunt Burgman de roep van Wijnand de Geus van de RAI Vereniging om zekerheid. Wel zet hij vraagtekens bij veel belastingvrijstellingen. "We vinden het uitstekend dat innovatie fiscaal beloofd wordt, zeker als dat techniekneutraal gebeurt. Maar inmiddels zit er op 'n meerderheid van de verkochte auto's een vorm van subsidie, en dat verstoort de markt op een onnatuurlijke manier. Daarnaast zijn we tegen een volledige vrijstelling van de wegenbelasting. Je kunt de voordelen beter verrekenen in de aanschafprijs, want elke auto maakt gebruik van de weg. Een stuk asfalt slijt niet minder hard van een zuinige auto. Trek dat gewoon gelijk. Nu brengt een steeds kleiner wordende club de belastingen op, waardoor je een groep automobilisten onevenredig belast. Overigens verdwijnen



wat ons betreft zo snel mogelijk de provinciale opcenten als onderdeel van de houdersbelasting. Het is raar dat de provincies alleen automobilisten gebruiken voor hun inkomsten. Dat moet gewoon een ingezetentaks worden."

Wanneer het gaat om de toenemende druk om oldtimers aan te pakken, ziet Burgman meerdere mogelijkheden. "Het probleem ligt niet bij de liefhebber die af en toe met zijn klassieker op pad gaat, maar bij auto's die voor dagelijks gebruik worden ingezet. Als er een aanpassing komt, moet de overheid ervoor zorgen dat die liefhebber ontzien wordt. Het cultureel erfgoed verdient een vrijstelling. Dagelijks gebruik van een oldtimer is een andere zaak. Auto's die in Duitsland de steden niet meer in mogen, worden nu naar Nederland gehaald om hier gratis rond te rijden. Dat lijkt me niet houdbaar."



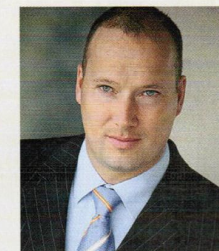
Koos Burgman: "Een stuk asfalt slijt niet minder hard van een zuinige auto."



Vereniging Auto van de Zaak: 'Effecten bijtelling onderschat'

"Het afschaffen van de fiscale vergoeding voor woon-werkverkeer is natuurlijk een dramatische maatregel", zegt Martin Huisman, voorzitter van de Vereniging Auto van de Zaak. "Tijdens alle contacten die wij de afgelopen tijd met de politiek hebben gehad, is dat dan ook het punt dat we het meest hebben aangekaart. Je haalt je als overheid bakken met ellende op de hals wanneer je de status van woon-werkverkeer verandert, omdat er zo veel mensen zijn voor wie het ingewikkelder ligt dan een simpel tochtje naar kantoor. Vertegenwoordigers die het hele land door moeten, chauffeurs die soms met hun auto's rechtstreeks naar huis rijden, loodgieters die de auto mee naar huis willen nemen zodat ze de volgende dag meteen door kunnen naar 'n klus... Voorbeelden genoeg." Daar komt volgens Huisman bij dat de huidige overgangsregeling - waarbij mensen 25 procent van het normale bedrag betalen voor alleen hun woon-werkverkeer - te streng is. "De overgangsregeling is op 25 mei bekendgemaakt. Het ministerie geeft aan dat iedere bestuurder die vanaf dat moment een andere auto is gaan rijden, had kunnen anticiperen op de

toekomstige wetgeving. De exacte uitwerking van de wet, die invloed heeft op het privé maken van woon-werkverkeer, is echter nog steeds niet bekend. Hierdoor is het volstrekt onduidelijk of de 500 kilometerverklaring na 1 januari toepasbaar is. Mensen die hun auto van de zaak jarenlang niet privé gebruikten, wordt gevraagd om nu op basis van onzekerheid, nog niet uitgewerkte wetgeving hun volledige invulling van mobiliteit in het gezin te veranderen." De VAVDZ heeft dat volgens hem uitvoerig aangekaart bij Financiën.



Martin Huisman: "De huidige overgangsregeling deugt niet."